

Kirchen-Schiffsmodelle im Wandel

Steusloff, Wolfgang

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Steusloff, W. (2000). Kirchen-Schiffsmodelle im Wandel. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 23, 489-502. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-54140-4>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

SCHIFFSMODELLE

KIRCHEN-SCHIFFSMODELLE IM WANDEL

VON WOLFGANG STEUSLOFF

Zur kulturgeschichtlichen Einordnung

Schiffsmodelle in Kirchen von Hafenstädten und Seefahrerdörfern sind aus allen europäischen Ländern bekannt, in denen die Seefahrt eine bedeutende Rolle gespielt hat. Aufgrund ihrer bestimmungsgemäßen Anordnung in öffentlichen sakralen Räumen gehören sie zu den besonders auffälligen Zeugnissen der maritimen Volkskunst, und sie künden zugleich von dem Brauch der Modellschenkung, der sich an den deutschen Küsten über sechs Jahrhunderte zurückverfolgen läßt.

Oft werden diese Modelle als »Votivschiffe« bezeichnet, aber dieser Begriff ist ebenso falsch wie irreführend, weil er darauf hindeutet, daß es sich um Gaben handeln könnte, die nach einem Versprechen bzw. einem Gelübde – möglichst gar in einer gefährlichen Situation auf See abgelegt und nach glücklicher Rettung aus Seenot als Dank – gestiftet worden sind, ähnlich der Votivtafeln in katholischen Kirchen. Für einen solchen Zusammenhang von Seenot, Gelübde, Rettung und Dank gibt es jedoch im nordeuropäischen protestantischen Küstenraum kaum einen Beleg, und aus einzelnen katholischen Gebieten – beispielsweise der Ostseeküste um Danzig und Braunsberg – sind in Kirchen gleich gar keine Schiffsmodelle bekannt, womit die Bezeichnung »Votivschiff«, auch wenn sie dem einen oder anderen noch so schön erscheinen mag, aus wissenschaftlicher Sicht als sachlich falsch zu klassifizieren ist. Es stellt sich damit die Frage, wie diese Schiffsmodelle zu bezeichnen und deren Schenkungen kulturgeschichtlich einzuordnen sind – eine Frage, die dank der insbesondere mit dem Namen Wolfgang Rudolph verbundenen langjährigen und umfassenden Forschungen zur maritimen Kultur bestens beantwortet worden ist.¹

Zwar künden Überlieferungen aus vorreformatorischer Zeit auch von Votivgaben, aber zumeist handelt es sich bei den ältesten Modellen in den Kirchen der Hafenstädte um repräsentative Standesgaben, die gleichrangig neben den Schiffsdarstellungen auf Leuchtern, auf Gestühlswangen, auf Gemäldetafeln und auf Fensterscheiben stehen, die aber gleichermaßen auch in anderen Einrichtungen der seehandelsorientierten Bürgerschaft anzutreffen sind, beispielsweise in Rathäusern und Häusern der Schiffergilden. Dementsprechend lautet eine der ältesten Überlieferungen:

Im Jahre 1411 am 2. Februar haben wir Schiffszimmerleute (zu Wismar) nach Rat und mit Hilfe rechtschaffener Leute eine Bruderschaft zu Ehren der Jungfrau Maria aufgerichtet und zur Ehre Gottes und seiner lieben Mutter das Schiff in St. Nicolai und die Lichter vor dem Marienbild gestiftet, die alle hohen Fest angesteckt werden sollen.²

Kontinuierlich wirksame Kulturkontakte zwischen den seehandelsprivilegierten Hafenstädten und den benachbarten Küstendörfern sowie eine kulturelle Orientierung am see-

städtischen Bürgertum haben unter anderem mit sich gebracht, daß spätestens seit dem beginnenden 17. Jahrhundert auch in den maritim strukturierten Küstendörfern Schenkungen von Fenstern mit Schiffsdarstellungen und vor allem von Schiffsmodellen Verbreitung gefunden haben, und zwar als selbstbewußte Zeichensetzungen der prosperierenden Gruppe der ländlichen Seefahrer. Der stand allerdings für solcherart Bildzeichen nur ein einziges öffentliches Gebäude zur Verfügung, nämlich die örtliche Dorfkirche. In diesem Zusammenhang erscheint auch interessant, daß die Zahl der nichtstädtischen Kirchen-Schiffsmodele sogar deutlich überwiegt.

Zu den ältesten erhaltenen Schiffsmodellen in Dorfkirchen an der deutschen Ostseeküste gehören dreimastige Kriegsschiffe in Landkirchen auf Fehmarn (1617), in Adelby bei Flensburg (1688), in Schlutup bei Lübeck (1712)³, in Großsolt bei Flensburg (1719), in Luckow am Stettiner Haff (um 1730), in Garz auf Usedom (1770) und in Prerow auf dem Darß (1780).

Nach einzelnen älteren Erwähnungen in Ortschroniken und kunstgeschichtlichen Übersichtsdarstellungen stand diese Gruppe von Schiffsmodellen etwa seit der Mitte des 20. Jahrhunderts im Blickfeld von Volkskundlern und Schifffahrtshistorikern, was zu speziellen, regional ausgerichteten Untersuchungen geführt hat. Dadurch sind wir über die Entwicklung der Modellschenkungen auch im deutschen Küstengebiet bestens unterrichtet, einschließlich der Veränderungen, denen diese »kirchliche Flotte« seit jeher unterliegt.

Bestandsveränderungen

Wenn von Veränderungen die Rede ist, mag man zunächst an den Bestand denken, an Schenkungen und an Verluste von Schiffsmodellen, wie es Chroniken oder Archivalien nicht selten überliefern – z. B. aus Warnemünde:

*Anno 1667 den 20. Augusti, In gegenwahrth der Gewettheherrn H. Joachim Mantzels und H. Steffen Schultze, Hanß Schmidt angelobet und zugesaget, das er der Kirchen zu der Warnemünde zum ziehratt an stat deß alten schiffs, so unter dem bohden negst dem Altar hengeget, ein ander neuw schiff hinwieder verehren wolle, welches wohlgemeldte Herrn acceptiret und angenohmen, und wegen der Kirchen danckgesaget.*⁴

Als weiteres Beispiel sei ein Inventarverzeichnis der Inselkirche von Poel aus dem Jahre 1758, in dem ein inzwischen verschollenes Schiffsmodell erwähnt wird, genannt:

*Ein von dem Balcken herabhängendes Schif, welches, wie darauf stehet, zu Gottes Ehren und der Kirchen zum Zierat von Johann Bibau geschenket und aufgehangen worden.*⁵

Aber auch mündliche Überlieferungen und alte fotografische Aufnahmen sind wichtige Quellen, die insbesondere auf jene zahlreichen Kirchen-Schiffsmodele Bezug nehmen, die während der letzten Kriegsjahre und in der Nachkriegszeit verlorengegangen sind. Doch nicht allein die Verluste von älteren Modellen und die Schenkungen neuer Schiffsnachbildungen haben einen ständigen Wandel innerhalb der Flotte der Kirchen-Schiffsmodele bewirkt.

Die Schnau DAS ANDENKEN (um 1825) in der Warnemünder Kirche ist eines der ältesten Modelle, die ein zeittypisches Handelsschiff darstellen, bereits ohne Kanonenbestückung, aber noch mit überhöhter Takelung als einem Merkmal der »optischen«

Bauweise. Während einer unsachgemäßen Instandsetzung wurden 1990 u.a. die gestickten Marskleider entfernt (Vormars »Warnemünde«, Großmars »Das Andenken«, in goldfarbenen Buchstaben auf weinroter Fläche); offenbar erschienen sie dem mit der Reparatur beauftragten Bastler realitätsfremd. (Alle Fotos vom Verf.)



Ich habe nun
den Grund gefunden
der meinen Anker
ewig haelt

Wandel der dargestellten Schiffstypen

Eine interessante und aufschlußreiche Entwicklung lassen auch die Schiffstypen erkennen, die durch diese Gruppe von Modellen vertreten sind: So stellen die ältesten Kirchen-Schiffsmodelle ausnahmslos das zeitgenössische repräsentative Großschiff dar – dreimastig, stark armiert und barockzeitlich reich verziert. Sie sind zumeist noch in »optischer« Bauweise entstanden, also mit verkleinertem und flachem Unterwasserschiff, überhöhter Takelage und stark vergrößerten Geschützrohren, denn es wurde bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts nur eine einzige Art der Anbringung akzeptiert: frei hängend an auffälliger Stelle im Kirchenraum – und dort wirkt diese bewußt verzerrte »optische« Bauweise auf den zu ebener Erde befindlichen und schräg nach oben blickenden Betrachter.

Im 19. Jahrhundert erscheinen als Schenkungen zunehmend Kauffahrteischiffe, und zwar Nachbildungen der größeren zeitgenössischen Schiffstypen: namentlich Fregatt- oder Vollschiffe, Barken und Briggs. Hingegen kamen die kleineren Küstenfahrzeuge wie beispielsweise einmastige Jachten oder eineinhalbmastige Galeassen zu jener Zeit als Vorbilder für die Anfertigung von Kirchen-Schiffsmodellen kaum in Betracht. Dennoch sind es zeitgenössische Segelfahrzeuge, nun aber insbesondere unbewaffnete Kauffahrteischiffe, die als Modelle aus dem 19. Jahrhundert in städtischen und ländlichen Küstenkirchen anzutreffen



VollschiFFgetakelter Raddampfer BARUSSIA von Greifswald-Wieck, angefertigt und geschenkt vom Greifswalder Schiffszimmermann H. Will 1865.



Fährschiff ALTEFÄHR 2 (um 1930) in der Kirche zu Altefähr/Insel Rügen.

sind. Als besonders auffällige Ausnahmen aus dieser Zeit können nur wenige Beispiele genannt werden. Zu ihnen gehören im Küstengebiet von Mecklenburg-Vorpommern ein Schraubendampfer in Wiek auf Rügen und ein Raddampfer in Wiek bei Greifswald. In Schleswig-Holstein fallen zwei als Fregatten getakelte Kriegs-Schraubendampfschiffe auf, und zwar in Arnis an der Schlei und in Kropp bei Schleswig. Obwohl diese Modelle in typologischer Hinsicht als Ausnahmen gelten, sind sie dennoch – wie die anderen Kirchen-Schiffsmodelle auch – aktuellen Schiffsfahrzeugen nachgebildet worden.

Hätte eine solche Orientierung am jeweils modernen Handelsschiff ihre Fortsetzung im 20. Jahrhundert gefunden, müßte in heutiger Zeit auch in den Kirchen die Entwicklung vom Dampfer zum Containerschiff, zum Großtanker und zum Bulkcarrier erkennbar werden. Das ist jedoch nicht der Fall. Vielmehr verdeutlichen die Schenkungen der letzten Jahrzehnte sogar in ganz besonderem Maße eine typologische Historisierung! Nicht nur die letzten großen Rahsegler und nunmehr auch die letzten besegelten Kleinfahrzeuge der Küstenfahrt werden nachgebaut, sondern sogar weit ältere Schiffstypen werden als Vorbilder herangezogen: beispielsweise in Schleswig ein Kauffahrteischiff aus der Zeit um 1660 (angefertigt und geschenkt 1984), in Kloster auf Hiddensee gar ein Wikingerschiff (angefertigt und geschenkt 1976), in Prerow auf dem Darß eine dänische Jacht (1997), in Bodstedt an der vorpommerschen Boddenküste ein nordamerikanischer Schoner um 1800 (angefertigt und geschenkt 1994). Allenfalls gilt für das 20. Jahrhundert eine klare Dominanz der Segelschiffe – auch bei den jüngsten Schenkungen.

Doch Ausnahmen gibt es auch hier, und dazu gehören einige Schiffsmodelle, die nicht besegelten Handelsfahrzeugen nachgebildet worden sind: So zum Beispiel in der Kirche von Altefähr auf Rügen – gegenüber von Stralsund – das Modell des Raddampfers ALTEFÄHR (1918). Das Original war Anfang des 20. Jahrhundert als Fähre auf dem Strelasund im Einsatz. Auch das nachfolgende Fährschiff ALTEFÄHR 2 ist als Blechmodell in dieser Kirche zu sehen. In Schlutup bei Lübeck ist es ein Fischkutter, geschenkt von fünf Fischern des Ortes im Jahre 1936. Das Modell eines weiteren Fischereifahrzeugs wurde im selben Jahr in Kirchdorf auf Poel aufgestellt; ein Fischer des Ortes fertigte es auf Anfrage des Gemeindepfarrers (!) nach dem Vorbild des Zeesbootes seines Bruders und schenkte es der heimatischen Kirche.



*Zeesboot P. 45,
angefertigt und 1936
der Kirche zu
Kirchdorf/Insel Poel
geschenkt vom
Fischer Richard
Schwarz.*

Veränderungen der Bauweise

Eine weitere Entwicklung wird hinsichtlich der Art der Modellfertigung deutlich. Bei den ältesten Kirchen-Schiffsmodellen handelt es sich zumeist um Blockmodelle, also um Schiffsnachbildungen mit massiven, aus einem Stück gefertigten und erst nach der äußeren Bearbeitung ausgehöhlten Rumpfböcken. Nur selten wurden solche der Seemannsvolkunst des 17. und 18. Jahrhunderts zuzuordnende Modelle (im Unterschied zu professionell hergestellten Werftmodellen) in der komplizierteren Gerüstbauweise gefertigt, also auf Spanten gebaut und Gang für Gang aufgeplankt.

Im 19. Jahrhundert nimmt die Zahl der in Gerüstbauweise gefertigten Modelle zwar zu, bevorzugt wird jedoch weiterhin die Blockbauweise. Außer dieser bautechnischen Entwicklung fällt auf, daß in zunehmendem Maße auf die Einhaltung realer Proportionen am gesamten Modell geachtet wird. Die »optische« Bauweise mit verzerrten Proportionen – also die auf optische Wirkung ausgerichtete Überhöhung der Takelage und die Verkleinerung des Unterwasserschiffes – findet hingegen kaum noch Anwendung. Eine Gemeinsamkeit haben jedoch alle Kirchen-Schiffsmodelle vom 16. bis zum 19. Jahrhundert: Sie sind an besonders auffälligen Stellen frei im Kirchenraum aufgehängt worden, und sie lassen sich dementsprechend auch aus allen Richtungen betrachten. Das aber trifft auf Kirchen-Schiffsmodelle aus dem 20. Jahrhundert nicht mehr generell zu. Neuerdings erscheinen unter den Schenkungen auch Schiffsnachbildungen, die als Halbmodelle angefertigt worden sind – als Wasserlinienmodelle in Vitrinen oder als Dioramen. Allerdings gilt für viele



Das Wasserlinienmodell des VollschiFFes PERU in der Kirche von Bodstedt, in den 1920er Jahren angefertigt und 1934 der Kirche geschenkt vom Matrosen August Neetz aus Bodstedt, ist eine typische Seemannsarbeit jener Zeit.

dieser Modelle eine Einschränkung: Es sind gewissermaßen »Second-hand-Modelle«, seemännische Freizeitarbeiten aus den Jahrzehnten um 1900, die zumeist nicht ursprünglich zur Zierde eines Kirchenraumes bestimmt waren.

Schließlich sei – ebenfalls hinsichtlich der Bauweise – eine besonders außergewöhnliche Schenkung genannt: In der Prerower Kirche (Darß) befindet sich seit 1985 sogar ein Flaschenschiff, das dort sicherheitshalber in einem Rahmen hinter Glas an der Kirchennordwand angebracht worden ist.

Veränderte Anordnungen im Kirchenraum

Mit dem Aufkommen neuer Modellkategorien sind auch neuartige Platzierungen in den Kirchenräumen erforderlich geworden: Dioramen als dreidimensionale Bilder müssen an einer Wand angebracht werden, und auch Vitrinenmodelle erhalten üblicherweise keinen Platz in den Hauptgängen der Kirchen, sondern ebenfalls in deren Seitenbereichen. Zudem kommt es vor, daß ältere Modelle, die einst im Kirchenraum aufgehängt waren, nach einer Reparatur nicht mehr an ihren alten Platz zurückgelangen, sondern ebenfalls an einer Wand oder an einer Empore in einer eigens zu diesem Zweck angefertigten Halterung einen neuen Platz erhielten – beispielsweise in Middelhagen auf Rügen, wo die von acht Lotsen geschenkte Brigg einst frei und zentral im Kirchenraum hing, ebenso wie das Modell einer Schnau in Roggendorf bei Gadebusch; oder in der Rostocker St.-Petri-Kirche, wo eine prächtige Fregatte von 1769 (die eigentlich zur Rostocker St.-Marien-Kirche gehört und dort einst im Turmraum hing) nach einer Reparatur über lange Zeit zu ebener Erde aufgestellt war, bevor sie, ebenso unglücklich, auf ein Fenstersims gezwängt wurde.

Veränderungen durch unsachgemäße Behandlung

Reparaturen von Kirchen-Schiffsmodellen, insbesondere Ausbesserungen der empfindlichen Takelage, werden vor allem an frei hängenden Modellen in bestimmten zeitlichen Abständen immer wieder erforderlich. Dabei war an fachgerechte Restaurierungen bis vor wenigen Jahrzehnten überhaupt nicht zu denken, und offenbar war man in den Gemeinden auch dankbar, wenn ein Seemann im Ort es als ehrenvolle Aufgabe betrachtete, ein Schiffsmodell aus der Zeit seiner Vorfahren wieder ansehnlich herzurichten. Solche Reparaturen erfolgten in bester Absicht, aber im allgemeinen auch auf der Grundlage des jeweils aktuellen seemännischen Kenntnisstandes bezüglich der Takelungen, so daß diese an älteren Modellen mitunter sogar mehrfach modernisiert wurden. Auch farbliche Veränderungen sind an fast allen älteren Modellen nachweisbar, denn es kam zu früherer Zeit gar nicht so sehr darauf an, die vorherigen Farben beizubehalten, und oft war das auch nicht möglich. Schließlich gehörte zur Verschönerung eines Modells auch das Erneuern der brüchigen



Modell der VERGATTE VON DIERHAGEN in der Kirche des gleichnamigen Dorfes bei Ribnitz, Spiegeldatierung 1779, modernisierte Takelung und spätere Umflaggung (deutsche Kriegsflagge aus der Zeit der Weimarer Republik).

Fregatte DEO GLORIA (ex LUNA) in der Kirche von Wustrow, angekauft und geschenkt von mehreren Gemeindegliedern 1860. Das als »Ankerlieger« erbaute Modell (ehemals ohne Segel und mit steuerbordseitig ausgebrachter Treppe) erhielt während einer 1998/99 erfolgten Instandsetzung außer einer erdachten Flaggenführung sogar eine Besegelung.



Schiffsflaggen, was allerdings zumeist einer Aktualisierung der Flaggenführung gleichkam. Solche »Umflaggungen« haben dazu geführt, daß viele Kirchen-Schiffsmodelle weit älterer Datierung die seit 1868 vorgeschriebene schwarz-weiß-rote Flagge des Norddeutschen Bundes bzw. ab 1871 die damit identische deutsche National- und Handelsflagge führen.

Insgesamt dürfen solche mit versehentlichen Fehlern verbundene, aber wohlgemeinte Handlungen, die einfach den Vorstellungen früherer Zeit entsprechen, heute nicht vorwurfsvoll beurteilt werden. Es war noch immer die bessere Lösung, denn auch Entsorgungen von angeblich »reparaturunwürdigen« Kirchen-Schiffsmodellen sind bekannt.

In heutiger Zeit müßte jedoch der Umgang mit diesen Schiffsmodellen entsprechend den heutigen Möglichkeiten, Kenntnissen und Erfahrungen ganz anderer Art sein. Doch noch immer ist die sachgemäße Restaurierung von Kirchen-Schiffsmodellen eine Seltenheit. Immer wieder kommt es vor, daß diese Modelle in die Hände von Bastlern gegeben werden,

von Hobbybastlern, die zwar oft über handwerkliches Geschick und über schiffbaugeschichtliche Kenntnisse verfügen, denen aber leider auch die restauratorischen Grundregeln ebenso fremd sind wie die Symbolik und die codierten Signale, die mit diesen Schiffsmodellen verbunden sind bzw. nach solchen Eingriffen verbunden waren.

Insbesondere in dieser Hinsicht ist es höchste Zeit, über den Bestandsschutz nachzudenken und zu handeln, beispielsweise in Form eines Informationsschreibens an die Pastoren und Vorstände jener Gemeinden, in deren Kirchen sich Schiffsmodelle befinden, selbstverständlich verbunden mit einem Hinweis, an welchen Stellen vor (!) einer angedachten Restaurierung unbedingt kompetenter Rat eingeholt werden sollte.⁶ Damit ließe sich künftig vermeiden, daß altehrwürdige Kirchen-Schiffsmodelle noch in heutiger Zeit unprofessionellen Fehlhandlungen (bis hin zum Profilierungsverhalten von Bastlern, die auf ihre Weise fremdes Handwerk umgestalten) zum Opfer fallen.

Wandel der Herkunft

Es ist bereits erwähnt worden, daß einige Modelle nicht ursprünglich für eine Aufbewahrung in kirchlichen Räumen bestimmt waren. Bei den typischen Seemannsarbeiten der Jahrzehnte um 1900, den Dioramen, handelt es sich zumeist um nachträgliche Schenkungen von Nachfahren der Erbauer, um Modelle also, die erst nach längerem Familienbesitz an die heimatliche Kirche weitergegeben worden sind.

Eine solche Umdisponierung älterer seemännischer Freizeitarbeiten, die zumeist mit einer Herauslösung aus dem familiären Nachlaß verbunden war, stellt hinsichtlich der Modellschenkung eine jüngere Variation dar, die zeitlich nur für das 20. Jahrhundert nachgewiesen werden konnte.

Während aber die Dioramen – in den Kirchen gewissermaßen als »Second-hand-Modelle« – doch immerhin den seemännischen Freizeitarbeiten zuzuordnen sind, wird eine solche Klassifizierung bei den jüngsten Schenkungen immer seltener. Deren Herkunft läßt einen weiteren bemerkenswerten Wandel erkennen, wie im folgenden einige Beispielen aus dem Küstengebiet von Mecklenburg-Vorpommern zeigen. Die frühere Gruppe der Erbauer und Stifter – Seeleute, Lotsen, Schiffbauer, Fischer – ist so gut wie gar nicht mehr vertreten. An ihrer Stelle erscheinen Personen aus den verschiedensten nichtmaritimen Berufsgruppen und Erwerbszweigen – Bastelfreunde, die bestenfalls mit der Seefahrt sympathisieren:

Das Halbmodell einer Bark (als Diorama gefertigt) stammt aus dem Nachlaß eines Prerower Arztes, der es wahrscheinlich von einem Patienten erhalten hat. Seine Witwe schenkte es 1987 der Prerower Kirche.

Das Modell des Zeesboot SANTA KARINA in Bodstedt wurde 1994 angefertigt und der Bodstedter Kirche als Dank für herrliche Segeltörns im Boddenrevier geschenkt, und zwar von einem pensionierten Pfarrer aus Bonn. Dieser Schenkung ließ der bastelfreudige Ruheständler noch im selben Jahr ein weiteres Modell folgen: einen nordamerikanischen Schooner.

Das jüngste Schiffmodell in der Prerower Kirche ist eine zierliche und detailgetreue Nachbildung der dänischen Jacht ELLEKILDE AF ODENSE. Angefertigt wurde das hölzerne Baukastenmodell (!) von einem Luftwaffenoberst i. R. aus Landsberg am Lech.

Weihnachten 1998 wurde der zu Rostock gehörenden Ufergemeinde in Groß-Klein das Modell eines Zeesbootes überreicht. Es ist ein Geschenk eines schwedischen Honorarkonsuls aus Rostock, der in dieser Form seine lange Verbundenheit mit der Ufergemeinde zum Ausdruck bringen und zur Zierde des Gemeindesaales beitragen wollte.

Funktionswandel

Der neuartige Personenkreis der Stifter wie auch die jüngeren Schenkungsmotive deuten auch auf einen teilweisen Wandel der Funktionen, die diese Schiffsmodelle in den Kirchenräumen erfüllen. Handelt es sich bei den städtischen und ländlichen Nachbildungen bis in das 19. Jahrhundert insbesondere um Zeichen der Repräsentation, die sowohl ständische Dominanz in den Hafenstädten als auch die Bedeutung der maritimen Berufsgruppe in den nichtagrarisch strukturierten Küstendörfern (dort in der Dorfkirche als dem einzigen öffentlichen Raum) signalisieren sollen, geht diese Funktion spätestens gegen Ende des 19. Jahrhunderts völlig verloren.

Geblichen sind die schmückende Ausgestaltung des Kirchenraumes und die Erinnerung an die einstige Bedeutung der Seefahrt für die Küstenbevölkerung. Einige jüngere Modelle erinnern auch an schwere, zumeist aber bereits weiter zurückliegende Unglücksfälle auf See, wie zum Beispiel an den Verlust zweier Schulschiffe, der deutschen Viermastbark *PAMIR* und der dänischen Fünfmastbark *KOPENHAGEN*.

Schließlich erinnern die Schiffsmodelle in den Kirchen an ihre Erbauer und Stifter, wenn auch inzwischen auf andere Weise als durch die vor allem während des 17. und 18. Jahrhunderts üblichen Rumpfbeschriftungen.

Besonders fällt heute jedoch die zunehmende Historisierung auf, der verklarte Blick in eine inzwischen weit zurückliegende Zeit der Segelschiffahrt bei gleichzeitiger Nichtbeachtung der nachfolgenden Entwicklung von Schiffbau und Seefahrt, so daß viele der jüngsten Schiffsmodelle als Bestandteil einer modernen Erinnerungskultur zu verstehen sind, in deren Rahmen – wie Konrad Köstlin in seiner Studie zum Funktionswandel feststellte – die Vergangenheit zur Überhöhung und Kolorierung der Gegenwart benutzt wird. Das trifft jedoch nicht auf alle jüngeren Schiffsschenkungen zu, wie einige oben genannte Beispiele aus Mecklenburg-Vorpommern zeigen. Für diesbezügliche Aussagen wären also in jedem einzelnen Fall die Schenkungsmotive zu prüfen und die nachgebildeten Schiffs- oder Bootstypen zu beachten, denn beispielsweise sind Modelle von Zeesbooten (Kirchdorf/Poel, Rostock, Bodstedt, Wiek/Rügen) oder ein Fischkutter in Schlutup kaum geeignet, an weit zurückliegende Zeiten zu erinnern. Generell aber wird weiterhin die Absicht deutlich, durch eine Modellschenkung zur Zierde des Kirchenraumes beizutragen und die persönliche Verbundenheit mit der heimatlichen Kirche oder der Gemeinde zum Ausdruck zu bringen (auch durch spätere Schenkungen von Dioramen aus dem Nachlaß von Seefahrern), und zwar einfach in dem Bewußtsein, daß Nachbildungen von Segelfahrzeugen in Küstkirchen nichts Ungewöhnliches darstellen, sondern auf dekorative Weise eine Tradition veranschaulichen, die sich auch in heutiger Zeit durchaus fortsetzen läßt.

Veränderungen haben sich unter den Kirchen-Schiffsmodellen also in mehrfacher Hinsicht reichlich vollzogen. Das gilt für den quantitativen Bestand wie auch für die Art der nachgebildeten Schiffstypen, für die Art der Modellanfertigung wie auch für die Anordnung und die Funktionen dieser Modelle im Kirchenraum, für die Herkunft der Schiffsschenkungen wie auch für Folgen durch unsachgemäße Behandlung. Insbesondere letztere sollten und könnten künftig vermieden oder weitgehend eingeschränkt werden, und diesem Ziel möchte auch dieser Beitrag dienen.

Literatur (Auswahl):

Henningsen, Henning: Kirkeskibe og Kirkeskibsfester. Kopenhagen 1950.

Henningsen, Henning: Schiffsmodelle in den Kirchen in Nord- und Südschleswig. In: Nordelbingen 33, 1964, S. 45-76.

Köstlin, Konrad: Schiffschenkungen in protestantischen Kirchen. Von ständischer Repräsentation zum Symbol lokaler Identität. In: DSA 11, 1988, S. 291-302.

Rudolph, Wolfgang: Rügische Votivschiffe. In: Mitteilungen des Ernst-Moritz-Arndt-Heimatomuseums der Insel Rügen zu Garz 1953.

Rudolph, Wolfgang: Maritime Kultur der südlichen Ostseeküste. Rostock 1983.

Rudolph, Wolfgang: Das Schiff als Zeichen. Bürgerliche Selbstdarstellung in Hafenorten. (= Schriften des DSM 24). Hamburg/Leipzig 1987.

Rudolph, Wolfgang: Kirchen-Schiffsmodelle zwischen Oder und Memel. Eine Liste samt notwendiger Vorbemerkung. In: Jahrbuch für deutsche und osteuropäische Volkskunde 39, 1996, S. 188-192.

Steusloff, Wolfgang: Votivschiffe. Schiffsmodelle in Kirchen zwischen Wismarbucht und Oderhaff. Rostock 1981, ²1990.

Steusloff, Wolfgang: Kirchen-Schiffsmodelle in Mecklenburg-Vorpommern. Aktualisierung einer volkswissenschaftlichen Untersuchung von 1975-79. In: Stier und Greif 9, 1999, S. 80-85.

Szymanski, Hans: Schiffsmodelle in niedersächsischen Kirchen. Göttingen 1969.

Anmerkungen:

1 In diesem Zusammenhang insbesondere: Rudolph: Das Schiff als Zeichen; ders.: Maritime Kultur der südlichen Ostseeküste.

2 Olechnowitz, Karl-Friedrich: Das Schiff der hansischen Spätzeit. Weimar 1960, S. 189.

3 Das Modell befindet sich jetzt im Museum für Kunst und Kulturgeschichte der Hansestadt Lübeck (Holstentor).

4 Krause, Ludwig: Kulturgeschichtliches aus Warnemünde. In: Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock 9, 1915, S. 71-103.

5 In: Entwurf einer poelschen Kirchen-Matrikul 1758.

6 Für Mecklenburg-Vorpommern – und selbstverständlich auch darüber hinaus – ist der Autor gern bereit, vor einer beabsichtigten Modellreparatur bzw. –restauration beratend behilflich zu sein. Eine weitere Möglichkeit wäre, sich in dieser Angelegenheit an das Deutsche Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven zu wenden, wo ebenfalls kompetente Auskünfte und Ratschläge zum Umgang mit Kirchen-Schiffsmodellen eingeholt werden können.

Ships' models in churches through the centuries

Summary

The exhibition of ships' models in churches is a practice common to all European countries where navigation has played an important role. Since the beginning of the twentieth century these models have also often been referred to in Northern Europe as "votive ships" although there is hardly any certain evidence of a votive rite, i.e. a chain of events which would have encompassed distress at sea, the taking of a vow, rescue, and the offering of thanks in fulfilment of the vow. On the contrary, in sea ports these models have primarily served since the late Middle Ages as representative estate offerings, equal in importance to ship depictions on chandeliers, the side walls of choir stalls, panel paintings and window panes and found as well in other institutions of relevance to the maritime-commerce-oriented citizenry (town halls, the build-

ings of shipmasters' associations). Since the end of the sixteenth century, ships' models have also been displayed in the churches of coastal villages, where they functioned as proud symbols of the prospering rural seamen.

In the course of the centuries these models have undergone many changes – not only with regard to the aspect of permanence (loss of older models and the donation of new ones) but also, for example, typologically: Whereas the models of the seventeenth and eighteenth centuries replicated the large, three-masted and heavily armoured ships of the time (usually “optical” constructions with excessive detail in the rigging and reduced underbodies), unarmed maritime trade ships appeared increasingly in the nineteenth century. The models of all three centuries had a significant factor in common, however: They replicated the larger-scale ship types of their time. In the nineteenth century more care was taken to adhere to the proportions of the real ships, despite the fact that the models hung freely in the nave, a practice for which there was no accepted alternative until the end of that century.

Repairs were generally carried out on the basis of the respective current state of nautical knowledge, often leading to the modernised rigging and updated flag-setting of older models. The historically adequate restoration of ships' models is a rarity even today, and information, symbols and coded signals connected with models are still being lost due to the failure to observe basic principles of restoration.

Dioramas and display case models made by seamen in the decades around 1900 have often been donated to churches by the descendants of their makers. In such cases, older seamen's folk art has been given a new purpose, a phenomenon known only to the twentieth century. Yet although these models are to be classified as the products of leisure time activities, even they have become increasingly seldom in the course of time. Their makers and donators – seamen, pilots, shipbuilders, fishermen – have had only the scarcest representation since the mid twentieth century. Their places have been taken by persons from a wide range of non-maritime professions, a development also accompanied by a change in the function of ships' models in the naves of churches. Until well into the nineteenth century, the models served primarily as representative symbols of maritime professional groups, a function which died out completely, however, by the end of that century. What has remained is the desire to contribute to the decorative furnishings of the church. This intention is, in turn, often associated with the idea of commemorating the former significance of navigation with a (historical!) replica. Thus, to an extent, the more recent donations of ships' models can be understood as an integral part of modern commemoration practices.

Les modèles réduits de bateaux dans les églises: évolution de leur fonction

Résumé

Les maquettes de bateaux dans les églises se rencontrent dans tous les pays d'Europe dans lesquels la navigation a joué un rôle important. Depuis le début du 20ème siècle, même au nord de l'Europe, ces maquettes sont souvent désignées sous le nom d'ex-voto, bien que dans les pays côtiers protestants il n'existe pratiquement aucune preuve fiable concernant de telles pratiques votives, donc d'une relation entre détresse en mer, serment, sauvetage et don de reconnaissance en accomplissement

d'un vœu. Dans les villes portuaires, il s'agit bien plus, depuis le Moyen Âge tardif, de dons généralement représentatifs d'un rang social, qui se retrouvent à côté des peintures de bateaux sur les candélabres, les panneaux latéraux des chaires, sur les retables et les vitraux, tout comme ils figurent dans d'autres maisons de la municipalité orientée vers le commerce maritime (mairies, maisons des guildes de marins). À partir de la fin du 16^{ème} siècle, les modèles réduits de navires apparaissent aussi dans les villages côtiers, comme un signe de prospérité des groupes de marins ruraux.

Au cours des siècles, ces modèles subirent de nombreuses transformations – non seulement au point de vue du nombre (pertes d'anciennes reproductions de navires et dons de nouvelles), mais aussi par exemple sur le plan typologique : à la place des trois-mâts fortement armés du 17^{ème} et 18^{ème} siècles (souvent pour des raisons d'optique réalisés avec un bordage surélevé et une carène réduite), apparaissent de plus en plus au 19^{ème} siècle des navires de commerce non armés, alors que les modèles sont uniquement ceux de plus grands types de navires contemporains. Lors de leur réalisation, il fut fait plus grand cas des proportions réelles – bien que jusqu'à la fin du 19^{ème} siècle, le seul agencement permis se soit perpétué, c'est-à-dire la suspension librement depuis le plafond de l'église.

Auparavant, les réparations se faisaient généralement sur la base des connaissances maritimes actuelles de l'époque, si bien que des modèles plus anciens montrent souvent un gréement modernisé et la plupart du temps un pavillon actualisé. Malheureusement, aujourd'hui encore, les restaurations convenables de modèles de bateaux d'églises sont rares, si bien que les informations, les symboles et les signaux codés liés aux maquettes sont perdus à jamais par la faute d'une restauration ne respectant pas certains principes de base.

Avec les dioramas et les modèles de vitrines (travaux de marins dans les décennies autour de 1900), il s'agit la plupart du temps de dons rétrospectifs des descendants des constructeurs, d'une disposition différente des arts populaires marins plus anciens, tels qu'ils sont connus uniquement au 20^{ème} siècle. Tandis que ces travaux entrent encore dans la catégorie des occupations de marins durant leur temps libre, cette classification devient plus rare avec le temps. Les anciens constructeurs et donateurs – marins, pilotes, constructeurs navals, pêcheurs – ne sont quasiment plus représentés au cours de la seconde moitié du 20^{ème} siècle. À leur place apparaissent des personnes provenant de groupes professionnels les plus différents, sans lien avec la navigation, ce qui provoque entre autres un changement de fonction du modèle réduit de navire dans l'église. Si, jusqu'au cœur du 19^{ème} siècle, dans le cas des reproductions urbaines et rurales, il s'agit encore de signes de représentation de différents groupes professionnels maritimes, cette fonction disparaît totalement et ceci au plus tard à la fin du 19^{ème} siècle. Ce qui demeure, c'est d'aspirer à contribuer à la décoration de l'église. Or, depuis peu, s'y ajoute l'idée de renouer avec la signification de la navigation à travers une reproduction (historique!) de navire, si bien qu'une partie des plus récents dons de modèles réduits doit être comprise comme faisant partie d'une culture moderne du souvenir.